
„Durch die Medien geistern absurd hohe Literpreise“

Die schwedische EU-Ratspräsidentschaft hat heute die ursprünglich für den 7. März angesetzte Abstimmung über ein Neuzulassungsverbot für Verbrenner-Pkw ab dem Jahr 2035 vorerst abgesagt. Das nutzt der Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen (UNITI) noch einmal für die alternativen Kraftstoffe – die sogenannten e-Fuels – zu argumentieren und nach Ansicht des Verbands, der 90 Prozent der deutschen Mineralölunternehmen vertritt, falsche Aussagen zu Preisen und Effizienz synthetischer, grünstrombasierter Kraftstoffe zu widerlegen.

„Durch die Medien geistern oft absurd hohe Literpreise, die die Verbraucher angeblich für e-Fuels zahlen müssten. Dabei handelt es sich aber um Preise für reine e-Fuels aus aktuellen Versuchs- oder Kleinanlagen.“ Wichtige Kostensenkungseffekte blieben dabei unberücksichtigt, sagt UNITI-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn. „Es ist davon auszugehen, dass Kraftstoffe mit e-Fuels-Beimischung von Beginn an für die Autofahrer nur einige Cent je Liter teurer als rein fossile wären und auch in den Jahren des Markthochlaufs für die Autofahrer bezahlbar wären.“ Experten erwarten, dass die Produktionskosten reiner e-Fuels mittelfristig auf rund einen Euro je Liter sinken.

Kühn geht bei den Fragen rund um die Effizienz davon aus, dass marktrelevante Mengen von e-Fuels in Regionen der Welt hergestellt werden, wo es – anders als in Deutschland – erneuerbare Energien aus Wind und Strom im Überfluss gibt. „Dieses bislang ungenutzte Potential an Erneuerbaren Energien werden Länder mit Produktionspartnern zukünftig nutzen, um synthetische Energieträger wie e-Fuels herzustellen. Dies bietet die Chance, den weltweiten Bestand von 1,4 Mrd. Kraftfahrzeugen in die Klimaschutzbemühungen einzubeziehen“, erläutert Kühn.

Energieexperten hätten – so Kühn – in einer Untersuchung gezeigt, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die mit CO₂-neutralen Kraftstoffen angetrieben werden, bei einem gesamtheitlichen Effizienzvergleich für Produktion und Nutzung ein ähnliches Ergebnis aufweisen wie batteriegetriebene Fahrzeuge. Den gängigen konventionellen Effizienzanalysen, die den technischen Wirkungsgrad des Antriebs betrachten, hält Kühn vor, dass sie vor allem standortspezifische Faktoren der Erzeugung erneuerbarer Energien und die damit einhergehende Ertragseffizienz der erneuerbaren Stromgewinnung unberücksichtigt lassen. (aum)

Bilder zum Artikel



Uniti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Uniti
